

Перспективы развития центрального железнодорожного вокзального комплекса г.Харькова в контексте проблематики трансграничных территорий

И. В. Древаль, М. С. Золотов, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*

Изменение социально-экономических условий в Украине стимулировало изменения в архитектурно-градостроительной организации различных территориальных комплексов. Ведение самостоятельной политики, появление и укрепление границ с соседними государствами постсоветского пространства дало толчок в развитии особенных территориальных образований – трансграничных территорий [1].

К специфическим особенностям данных территорий можно отнести:

- повышенную социальную активность населения;
- относительно высокую плотность транспортных артерий;
- формирование биполярных коммуникационных осей;
- *формирование и развитие приграничных транспортных комплексов*

(ТК).

Наиболее активно формируются ТК нового типа на базе железнодорожного транспорта. Плотность его сети в Украине составляет 37 км на 1 тис. км², что является хорошим показателем для Европы.

Центральный железнодорожный вокзальный комплекс г. Харькова – Южный вокзал, - характерный пример приграничного транспортного комплекса в трансграничной зоне. Анализ изменений, в его структурно-функциональной организации, происходящих в последнее время, является актуальным в контексте проблематики развития трансграничных территорий и ее основных элементов.

В настоящее время Южный вокзал является крупнейшим железнодорожным вокзальным комплексом (ЖВК) Украины. Хотя произошло сокращение части транзитных маршрутов со стороны России, усилились его приграничные функции. В структуре комплекса появились новые элементы, связанные с таможенным досмотром. Возросла его градостроительная роль как «визитной карточки» не только города, но и страны.

Такие изменения стимулируют развитие новых, дополнительных функций: питания, торговли, развлечений, бытового обслуживания, информационно-деловых. Ощутима тенденция развития транспортной функции. Так, в настоящее время сформировался новый блок, включающий автовокзал, соединенный с пригородными платформами западного направления и главным пассажирским зданием.

В связи с выносом (согласно градостроительным нормам) с территории станции функций технического обслуживания подвижного состава и преобразованием ее в пассажирскую, освобождается часть территории. Это потребует разработки обоснованных решений застройки территории необходимыми функциональными блоками. В качестве прототипов при

разработке вариантов возможных архитектурно-градостроительных решений можно воспользоваться зарубежными примерами. В ходе реконструкции ЖВК, подобных харьковскому комплексу, в развитых странах преобразуют в единое функционально-планировочное целое значительные территории – от 20 до 40 га. (ЖВК в городах Шанхай, Киото, Лилль).